

**CIUDAD Y****MODERNIDAD:**balance frente al  
próximo milenio.La experiencia  
urbana

venezolana\*

Frank MARCANO  
REQUENA

Arquitecto. Doctor en  
Urbanismo, Universidad de  
París. Investigador del Instituto  
de Urbanismo. Coordinador del  
Área de Investigación de  
Diseño Urbano del Instituto de  
Urbanismo.  
E-mail:  
fmarcano@urbe.arq.ucv.ve

\* Ponencia presentada en el  
Coloquio: "Ciudad y Arquitectura:  
de la crisis al nuevo mundo"  
Universidad de Guadalajara.  
Centro Universitario de Arte,  
Arquitectura y Diseño.  
28 de julio al 1º de  
agosto de 1997.

**RESUMEN**

*La ciudad venezolana de este siglo es parte de un ambicioso plan de construcción de un país que se desarrolló a partir de la década del cincuenta y encontró en el movimiento modernista de la época el basamento teórico para asegurar su desarrollo, adoptando la noción del progreso como mito del crecimiento, rechazando el pasado, glorificando lo nuevo y mitificando el futuro. Se presentan dos aspectos que son de gran importancia para explicar la ciudad venezolana de este siglo: ordenanza y vialidad, elementos que caracterizan el crecimiento urbano venezolano. Con el primero se indaga sobre el rol de la ordenanza de zonificación creada para asegurar la construcción de la ciudad moderna venezolana y con el segundo, la vialidad, el elemento que se autonomiza de la trama urbana y llega a convertirse en uno de los símbolos de la nueva ciudad. Este análisis se encuentra enmarcado por el agotamiento o crisis de la modernidad que se presenta en la actualidad.*

**INTRODUCCIÓN**

Proponemos en este ensayo, aceptar que la ciudad venezolana de este siglo es parte de un ambicioso plan de construcción de un país, en la década del cincuenta, el cual encontró en el movimiento modernista de la época el basamento teórico para asegurar su crecimiento, adoptando la noción del progreso como mito del crecimiento, rechazando el pasado, glorificando lo nuevo y mitificando el futuro. Queremos presentar dos aspectos que son de gran importancia para explicar la ciudad venezolana de este siglo: ordenanza y vialidad, elementos que caracterizan el crecimiento urbano venezolano. Con el primero se indaga acerca del rol de un instrumento pasivo, específicamente de la ordenanza de zonificación, creada para organizar el desarrollo urbano y, en el segundo, el de la vialidad, instrumento físico que se convirtió en eje y motor de la nueva ciudad, convirtiéndose en uno de sus símbolos. Este análisis estará enmarcado por el agotamiento o crisis del pensamiento de la Modernidad que se presenta en la actualidad, el

cual ha puesto en evidencia en nuestra ciudad sus inconsistencias y debilidades. Ordenanza y vialidad se han convertido en símbolos de la aplicación de algunos de los postulados del movimiento moderno en la realidad urbana venezolana. En estos momentos de crisis del modelo y cambio de paradigmas nos parece pertinente reflexionar sobre la ciudad que tenemos y sobre los nuevos enfoques urbanos necesarios para definir la que deseamos tener.

En los foros realizados en el Centro Cultural Consolidado de Caracas,<sup>1</sup> indagábamos sobre el rol de la ordenanza y la vialidad en la ciudad venezolana. Tal como dice el título de una de las sesiones de ese foro: "Legislación urbana o la caja de Pandora", Caracas parece el producto de la apertura de la vasija que contenía guardados dentro de ella los males urbanos que escaparon sin control sobre nuestro territorio. El mito griego presenta la historia en la cual los dioses ofrecen como regalo al hombre, una vasija que contenía los males —urbanos en este caso—, pero también la esperanza. La versión

más popular de este mito relata que al abrir la vasija se escaparon de ella los males y sólo, en manos de los hombres, quedó la esperanza en el fondo de la vasija. El título de esta conferencia nos parece muy adecuado para reflexionar sobre nuestro tema urbano y contraponer a la percepción negativa de la realidad urbana la posibilidad de la esperanza de su re cualificación.

Al oír hablar de la legislación que rige y controla el desarrollo urbano de nuestras ciudades se suscita inmediatamente una reacción de rechazo y de falta de credibilidad, sentimiento que se expresa por una inconformidad frente a un instrumento que no está funcionando correctamente y cuyo producto no es satisfactorio. Existe la opinión generalizada sobre la necesidad de su sustitución, sin embargo, en el corto plazo no parece existir la posibilidad de una evaluación que lo permita y las pocas iniciativas para transformarlas son rápidamente dejadas de lado. En cuanto a la circulación urbana y a la vialidad, se tiende a presentarlas de una manera dicotómica, bien sea

como uno de los grandes males de nuestra ciudad o contradictoriamente como uno de los elementos más desarrollados y característicos de ella. El desarrollo vial de la ciudad venezolana, tal y como lo observamos en la actualidad, tiene que ser analizado cuidadosamente con el objeto de encontrar las alternativas que tenemos para intervenirla y utilizarla como palanca para transformar cualitativamente nuestra realidad urbana. Proponemos en este artículo, por lo tanto, comenzar la revisión mediante el análisis de la ordenanza, que como instrumento de regulación y control urbano es imprescindible y que necesita, para direccionarla, establecer primero la imagen de ciudad que se desea tener; y la vialidad, elemento clave de nuestra ciudad, para intentar aclarar el papel que ocupó en la construcción de nuestra ciudad y permitirnos indagar sobre su nuevo rol.

### **1/ LA MODERNIDAD Y LA CIUDAD VENEZOLANA DEL SIGLO XX**

El fuerte crecimiento urbano de nuestras ciudades, produ-

cido a partir del descubrimiento y explotación del petróleo en los años veinte, comenzó a manifestarse a partir de los cuarenta. Este crecimiento se presenta en un momento histórico signado en nuestro medio por el afianzamiento de la Modernidad, movimiento que se impuso en este siglo como una forma de repensar el mundo en oposición a todo lo anterior. En la arquitectura y el urbanismo, las ideas propulsadas por ese movimiento entraron a nuestro país con gran fuerza y signaron todo el período comenzado en la década de los cuarenta y el cual se encuentra aún vigente, aunque ya con visibles trazas de agotamiento. Indudablemente en Venezuela existe una forma de pensar la ciudad de este siglo, que se basa en los paradigmas modernos: progreso como base del crecimiento, rechazo del pasado, glorificación del futuro y mitificación de lo nuevo.

En lo urbano, esto se tradujo en la sustitución de la ciudad tradicional por el modelo propuesto por la Modernidad, el cual se identifica por el abandono de la noción de forma

urbana como elemento básico de organización de la ciudad, la importancia asignada al desarrollo de la vialidad, la separación del peatón y el vehículo, la incorporación de los patrones anglosajones en la manera de estructurar la nueva ciudad, el concepto de unidades autosuficientes como elemento clave de la nueva estructura urbana y la separación y segregación de funciones. En nuestro medio, esta nueva forma de pensar la ciudad produjo la sustitución del viejo esquema de la retícula por la ciudad modernista y explica el tipo de crecimiento urbano adoptado en Venezuela en todas nuestras ciudades en este siglo.

En el período analizado, en Venezuela se produce un acelerado crecimiento económico, alimentado por los ingresos petroleros. Su importancia, desde el punto de vista urbano, radica en las enormes dimensiones que ese crecimiento tomó en relación con la lenta evolución de las ciudades venezolanas conocida hasta ese momento. Podemos afirmar que Venezuela es un país de ciudades modernas, donde los tejidos anteriores son de

pequeñas dimensiones y a menudo muy intervenidos con criterios racionalistas.

### 1.1. La crisis de la Modernidad

Si aceptamos que la modernidad se encuentra fuertemente cuestionada, que sus preceptos están siendo revisados, corregidos, reinterpretados e incluso rechazados y si es cierto lo que afirma Compagnon<sup>2</sup> que “el ídolo de lo nuevo está enfermo actualmente, y quizás muerto y que de la feria de las ilusiones que suscitó el modernismo no queda más que desengaño y desilusión”, es necesario comenzar la revisión detallada y precisa de los paradigmas que han servido en estos cuarenta años para ordenar nuestras ciudades. De lo que se trata, es de poner de relieve que si de algo sirve encontrarnos en medio de una época de cambio de paradigmas es el de saber que no existe la receta, que los dogmas tienen encerrados dentro de ellos las leyes de su propia destrucción y que la construcción de una nueva verdad urbana basada en un modelo absoluto sólo será, de nuevo, un espejismo inalcanzable.

En ese orden de ideas, planteamos la necesidad de respondernos unas cuantas preguntas sobre la visión de ciudad que tenemos o que queremos tener y sobre cuál es el rol de la ordenanza y de la vialidad en la construcción de la ciudad del próximo milenio. ¿Existe una repercusión de este cambio de paradigmas en lo referente a la visualización y forma de abordar la ciudad? Si esto es verdad, es necesario repensar la forma como debemos encarar nuestra acción sobre ella, no sólo desde el punto de vista de la planificación, que obliga a generalizarla o integrarla en un todo para poder comprenderla, sino utilizando la óptica del diseño urbano, que la piensa desde lo local, desde la particularidad de su forma, de las relaciones entre sus componentes formales y de las especificidades de sus espacios urbanos.<sup>3</sup> En este contexto de nuevas definiciones de la ciudad que queremos, es necesario la revisión de todos los instrumentos que ordenaron su desarrollo así como la nueva identificación de los “temas” clave para poder construir la ciudad del próximo siglo.

### 1.2. Temas urbanos de la Modernidad

Los aceptación y utilización de los “temas urbanos modernos”, ideas que sintetizaban las propuestas teóricas del modernismo, sirvieron para organizar y estructurar toda la propuesta de la ciudad venezolana del siglo XX. En ese sentido, la ordenanza fue un instrumento coherente, bien realizado y correctamente orientado por objetivos destinados a asegurar la construcción de la ciudad paradigmática de la Modernidad y en ese mismo sentido la vialidad se entronizó como uno de los elementos característicos de nuestra ciudad. A continuación intentamos presentar brevemente algunos de los principales temas que sostienen la propuesta urbana que realizó la Modernidad:

- *El espacio público.* Éste se presenta expandido y sin forma precisa, contraponiéndose al antiguo espacio público controlado y de morfología tradicional. Tal como lo presenta Montaner,<sup>4</sup> el nuevo espacio de la Modernidad se caracteriza por ser fluido, li-

bre, ligero, continuo, abierto, infinito, secularizado, transparente, abstracto, indiferenciado y newtoniano, en total contraposición al espacio tradicional que es diferenciado volumétricamente, de forma identificable, discontinuo, delimitado, específico, estático y cartesiano. De acuerdo con esta nueva propuesta se produce la hipertrofia de los espacios abiertos y aparece la falta de definición entre dominio público en sentido estricto y dominio privado o comunitario. Estos límites tienden a desdibujarse surgiendo el espacio residual, sin propietario definido que los guarde y mantenga. Se caracteriza este nuevo espacio público por el notable predominio de espacios abiertos con abundante vegetación y autónomos del tejido urbano.

- *La macromanzana.* Ésta introduce un cambio de escala en los nuevos ámbitos urbanos. Estas nuevas unidades configuran áreas cerradas y autocentradas con posibilidades prefijadas y limitadas de tamaño y pocas posibilidades de integración con otras unidades urbanas. Su creci-

miento se prevé por la duplicación de dichas unidades, proceso que se diferencia netamente del crecimiento por extensión del tejido tradicional. Su interrelación se realizará mediante vías expresas, autónomas del tejido.

- En esta etapa aparece un nuevo elemento urbano independiente: *la vialidad*, que se presenta liberada de los estrictos esquemas de jerarquización con respecto a la trama que tenía en el antiguo tejido tradicional. Este nuevo elemento se hace acompañar por el criterio de la diferenciación y separación del tráfico vehicular del peatonal. En Venezuela, este esquema se deformó en este período, apareciendo la vialidad vehicular como el elemento principal, no siendo acompañada por un desarrollo similar de la peatonal. Esta última, en la mayoría de los casos, sencillamente fue olvidada o no tomada en cuenta.
- *El eclipse del parcelario*,<sup>5</sup> como elemento estructurante y patrón de la forma urbana junto a la manzana, caracterizan este período. Éste se

vio acompañado por la desvalorización de los bordes edificados y las edificaciones singulares; la separación entre alineaciones y líneas de fachada hasta el punto de convertir en irrelevante el primero; el surgimiento triunfante de la edificación aislada en contraposición de la cerrada y continua; y, finalmente, la aparición de los retiros laterales como uno de los elementos paradigmáticos de la nueva forma urbana.

- *La masiva utilización del bloque abierto* en contraposición con el bloque que forma parte del muro urbano y el establecimiento de una tipología edificatoria basada en el bloque de crujía estrecha. La prioritaria atención a las condicionantes higiénicas como aireación, asoleamiento, etc., a la hora de establecer las composiciones volumétricas, produjo que se dejara de lado las condicionantes derivadas de una forma urbana deseable.
- *La separación de la mezcla de actividades por usos por sectores articulados por vialidades expresas*, "aquí las

residencias, allá los comercios, allá las industrias,..."". Esta vieja máxima del modernismo marcó poderosamente nuestras nuevas ciudades en este siglo y se instauró en nuestra ordenanza que organizó, reglamentó y decretó la separación de funciones como uno de sus valores más importantes.

Con estos temas se organiza la ciudad moderna en Venezuela, es decir, se trata de construir *la ville radieuse* de Le Corbusier frente a la ciudad antigua, *el plan Voisin* frente al tejido de París, la ciudad orgánica frente a la ciudad basada en la retícula, Brasilia y Ciudad Guayana frente a la ciudad tradicional.

## 2/ ESTRUCTURA URBANA Y ORDENANZA

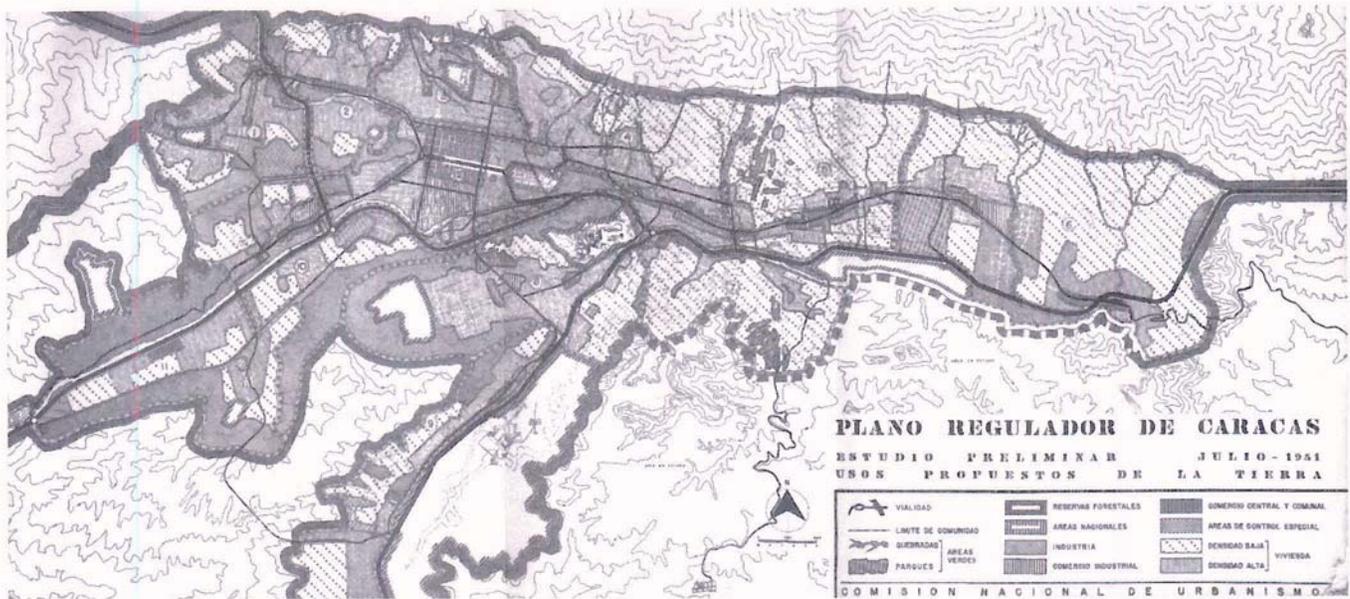
La ordenanza que se organizó para asegurar el desarrollo de la ciudad venezolana del siglo veinte fue uno de los instrumentos que permitieron su crecimiento, su perdurabilidad y la difusión y vulgarización del ideario de la Modernidad. La ordenanza, como uno de los instrumentos clave para asegurar la existencia de la ciudad

moderna, tiene que ser evaluada y revisada con el objeto de poder decidir cuáles serán sus nuevas características, cuáles serán los aspectos que debemos conservar, cuáles eliminar y si tiene sentido su permanencia como un todo o debemos abrirle paso a otro tipo de ordenanza. Si observamos la evolución urbana en Venezuela desde 1940 hasta ahora, podemos darnos cuenta que en este período se abandona el patrón tradicional que organizaba el crecimiento de nuestras ciudades desde la Colonia y se sustituye por otro nuevo modelo, del cual las ordenanzas no son sino uno de sus instrumentos. Esa ordenanza aseguró la construcción de la ciudad moderna desarrollada en Venezuela desde esa época.

Para hablar sobre planificación urbana en Venezuela es necesario pasar revista a lo acontecido en los últimos cincuenta años, ya que ella sólo existe a partir de la explosión urbana que en los años cuarenta se produjo en Venezuela. En efecto, en 1937, el Ministerio de Obras Públicas formula el primer Plan Urbano desarrollado en Venezuela<sup>6</sup> para la cons-

**GRÁFICO 1**

**PROPUESTA  
MORFOLÓGICA DE  
ROTIVAL PARA EL  
CASCO CENTRAL DE  
CARACAS**



Fuente: Tomado de Vallmitjana *et al.* (1992). *El Plan Rotival. La Caracas que no fue*. Caracas: Ediciones Instituto de Urbanismo, p. 127.

trucción de una nueva ciudad: el Plan de Ciudad Ojeda en la costa oriental del lago de Maracaibo, proyectada para reemplazar a Lagunillas, ciudad petrolera destruida por un incendio. En 1936 se solicita la asesoría de las Naciones Unidas para la realización del Plan Monumental de la ciudad de Cara-

cas. Este plan, desarrollado por el urbanista francés Maurice Rotival, es finalizado en 1939. Con ellos comienza la tradición de la planificación en el país. En 1951 aparece la primera ordenanza de Caracas, que presenta las características básicas que seguirán todas las ordenanzas del país hasta hoy.<sup>6</sup>

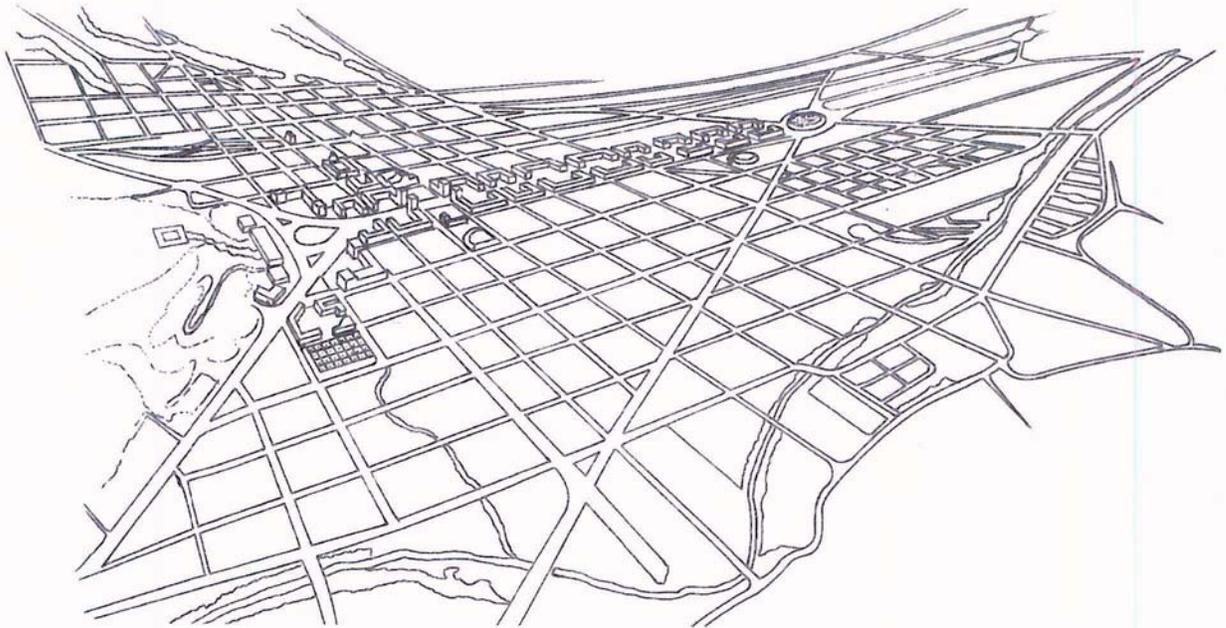
Si la ordenanza existente se basa en los postulados de la ciudad moderna y los paradigmas que sirvieron de base a la idea de ciudad de la Modernidad se encuentran fuertemente cuestionados, ¿cuál será la posición que debemos tomar frente a los instrumentos de regulación que construyeron

nuestra ciudad? ¿Podremos concluir entonces que el problema no es mejorar las ordenanzas existentes sino que lo importante es definir una nueva visión de ciudad y con base en ella reescribirlas?

Esta tarea no es fácil y no aparecen todavía con claridad los

## GRÁFICO 2

### PROPUESTA DE "ZONING" PARA CARACAS. 1951.



Fuente: Tomado de MOP. Comisión  
Nacional de Urbanismo.  
*Plano Regulador de Caracas 1951.*

nuevos paradigmas de la ciudad del próximo siglo que nos servirían de base para acometer la tarea de reescribir el instrumento regulador que la hará posible, si es que será necesario tener instrumento regulador. Nos atrevemos a proponer dos aspectos que nos parecen de gran importancia y que quizás podrían servir de

referencia para acometer la tarea de repensar la ordenanza como instrumento para la construcción de la ciudad del próximo milenio. Reconocer la ciudad, no como un hecho único sino múltiple y variado, percibiendo esa variedad como uno de sus principales atributos y el segundo se refiere al rescate de la forma urbana

como otro de los elementos clave a retener para asegurar la reconquista del espacio público como elemento generador de la nueva orientación de la ordenanza. Está claro y estamos conscientes que este enfoque preconiza un cambio radical con respecto a la manera como percibía la Modernidad la ciudad.

#### **2.1. La ciudad como realidad múltiple**

La visualización de la realidad urbana como un hecho unitario ha llevado a percibir la ciudad moderna como totalidad indiferenciada, como una estructura homogénea formada por partes pero siempre como una unidad. Esta óptica ha ser-

vido para vehicular algunos de los postulados de la Modernidad que propulsaba la universalidad como uno de sus valores y sirvió de base de algunos de los supuestos de la actual ordenanza.

Frente a esta categorización, que se basa en la uniformidad, se hace necesario comenzar por percibir también la ciudad a partir de sus componentes y producir una lectura que parta de los elementos que la constituyen y no sólo de su totalidad. Lectura de sus componentes en contraposición de la lectura del todo unificado. Lectura que nos permita, partiendo de este enfoque, poner en relieve su riqueza y diversidad, principal atributo de una estructura urbana. Por lo tanto no puede haber, y en este caso somos categóricos, un instrumento de control urbano que se base en una ordenanza única, no puede ser tratado un tejido desarrollado con base en la cuadrícula como uno desarrollado con base en el esquema de manzanas abiertas. Un tejido creado dentro de los postulados del modernismo debe tener una ordenanza diferente al de los producidos

en las áreas no controladas o de estructura reticular o imponer a un espacio urbano vacío un trato como si fuera uno de los espacios ya urbanizados. La diversidad de tipologías de tejidos urbanos obligará al desarrollo de diferentes tipos de ordenanzas que necesariamente deberán estar muy bien coordinadas entre sí.

Podemos citar, de acuerdo con la investigación realizada para organizar el enfoque teórico de los talleres de la Maestría de Diseño Urbano del Instituto de Urbanismo, la existencia de una tipología de estructuras urbanas que caracterizan la ciudad venezolana, compuesta por: los tejidos de cascos tradicionales o históricos, las zonas de crecimiento espontáneo y no regulado, los grandes vacíos urbanos que aún se encuentran dentro de la ciudad y las áreas de extensión, bien sean las desarrolladas de acuerdo con los postulados modernos más clásicos, como son los grandes conjuntos habitacionales construidos por el sector público en la mayoría de nuestras ciudades o las que siguen la tipología de las urbanizaciones con predominan-

cia del bloque aislado.<sup>7</sup> Estas tipologías de tejidos urbanos hacen necesario pensar en el desarrollo de nuevas ordenanzas que aseguren el reconocimiento de la diversidad de los tejidos que conforman nuestra ciudad. Esta diversidad nos obliga a identificar las particularidades que toman los instrumentos de intervención urbanos al estar insertos en cada una de las tipologías citadas y desarrollar mecanismos de acercamiento a cada una de estas realidades urbanas.

## 2.2. El espacio público y la forma urbana

En estos años hemos presenciado cómo el producto urbano ha perdido calidad, se ha convertido en una agregación infinita de espacios amorfos, cristalizados en la monotonía de suburbios que no se distinguen unos de otros. La forma urbana no ha sido tomada en cuenta durante todo este siglo, al menos en Venezuela, para el diseño de nuestras ciudades. El modernismo con su decisión explícita de supeditar la forma a la función, dejó de lado el interés que existía anteriormente por la morfología de

los espacios urbanos. El urbanismo moderno, caracterizado por el racionalismo de principios de siglo, da primacía a las funciones y se le acusa de haber roto con la vida de las formas. Como cita Compagnon (1991), protegido por la máxima modernista: *Forms follows function* (La forma se desprende de la función), el modernismo ignoró una serie de resonantes fracasos de acuerdo con lo que plantea Peter Blake en su libro "Forms follows fiasco": (La forma se desprende del fiasco), en el cual presenta con este juego de palabras la idea de que el abandono de la forma llevó al fracaso al modernismo y no le permitió darse cuenta de su error.

La ordenanza actual, en tanto que instrumento de la corriente modernista, preconizó, organizó y ordenó precisamente el abandono de la forma como un elemento importante de su concepto de ciudad. Recobrarla para partir de la forma urbana como elemento clave para estructurar la nueva ciudad parece uno de los imperativos necesarios en la tarea de imaginarla de nuevo. Con la forma urbana, el reconoci-

miento del espacio público como eje y centro de la cualificación urbana deberá ser asumido como uno de los objetivos importantes a ser instrumentado y contemplado en la nueva ordenanza.

Estos dos aspectos no pretenden convertirse en bases únicas del nuevo modelo, sino que intentan aportar ideas que permitan la discusión de los paradigmas de la nueva ciudad que necesitamos, sin nunca olvidar, como dijéramos antes, que también ellos encierran dentro de sí el germen de su destrucción.

### 3/ TEJIDO Y VIALIDAD URBANA

No podemos dejar de notar que el desarrollo vial que se constata en la ciudad venezolana actual se ha convertido en una de sus características, diferenciándola netamente del desarrollo urbano seguido por otras ciudades latinoamericanas. A la vez, reconocemos que ese nivel de desarrollo no ha sido acompañado en otros aspectos tales como un adecuado nivel de los servicios urbanos, la cualificación de los espacios públicos o la estruc-

turación de un sistema peatonal tan importante como el realizado con el de la vialidad. A diferencia de la ciudad norteamericana, donde la vialidad se ha constituido en una compleja y eficiente red que le permite perseguir el viejo mito anglosajón que propone la ruralización de la ciudad, la ciudad venezolana en la actualidad es un híbrido en la cual se superpone una estructura de circulación vial construida con la más alta tecnología sobre una estructura urbana que no ha contado con recursos para obtener un mínimo nivel de calidad urbana.

Hemos ya dicho que en lo que se refiere a lo urbano, el movimiento racionalista propuso la ciudad moderna, la cual debía reemplazar la vieja y poco adecuada ciudad tradicional, basada en nuestro país en la estructura reticular. En la nueva forma de ver la ciudad, la vialidad desde el comienzo apareció como un nuevo elemento urbano independiente, sin ser necesariamente una consecuencia de la trama. Este elemento se encontró reforzado por otros que configurarían el esquema urbano del moder-

nismo, tales como la separación del peatón y el vehículo y la nueva estructuración del espacio urbano, que frente al crecimiento por extensión del tejido tradicional, se propone organizado alrededor de unidades cerradas y autocentradas que hacen necesaria una vialidad de alta velocidad que las enlace. Estas unidades obligan al espacio público a convertirse en espacio residual y a expandirse sin forma precisa, totalmente opuesto al viejo espacio público controlado y de morfología tradicional. La hipertrofia de los espacios abiertos producida refuerza la necesidad de una vialidad de grandes dimensiones, que posibilite la separación y segregación de funciones. Todos estos nuevos cambios se organizan alrededor de la nueva vialidad urbana que se convierte en el elemento que las hace posible.

Caracas, capital de esta nación que se quiso dotar de un rostro moderno, se convierte en el paradigma de esa transformación. Su crecimiento se realiza a partir del viejo casco central y en poco tiempo se programa con usos urbanos la ocupación de toda la tierra

agrícola del valle. Este crecimiento se hace posible por la construcción de un sofisticado sistema vial que permite incorporar las nuevas unidades urbanas, todas conectadas a la autopista que se convierte en la espina dorsal de este crecimiento. Este proceso se caracteriza por la inversión de grandes recursos en la vialidad, la cual es diseñada bajo exigentes parámetros técnicos con los recursos provenientes del ingreso petrolero. Muy pronto la vialidad se constituye en símbolo del crecimiento de la ciudad venezolana. Entre los años cuarenta y la década de los setenta, Caracas pasa de medio millón a cerca de tres millones de habitantes y en ese lapso la estructura vial principal recomendada para la ciudad es construida.

Caracas es una ciudad fuertemente influenciada por la estética urbana del modernismo ya que su crecimiento más importante se realiza bajo esos preceptos. Es una ciudad con una vialidad exagerada para los patrones latinoamericanos o europeos. La tesis de la separación del peatón del vehículo se tradujo en un olvido

total de este último, el cual no encontrará por dónde desplazarse, ni la forma de salvar los obstáculos en que se convierten las grandes infraestructuras de circulación; la comunicación entre las diferentes partes de la ciudad sólo podrá realizarse utilizando el automóvil mediante la estructura vial que las comunica. Las autopistas caraqueñas se convierten en el único elemento que permite unir ciertas partes de la ciudad y contradictoriamente a la vez se convierten en barreras urbanas para cualquier otro medio de comunicación.

En los años ochenta se construye el metro debido a la fuerte congestión de la ciudad. El área central se encontraba prácticamente bloqueada y la infraestructura de autopistas y grandes vías urbanas no eran suficientes para asegurar la accesibilidad necesaria. El metro, tímidamente al principio, comienza a rescatar algunas áreas para los peatones ampliando las aceras y reforzando algunos usos estrictamente peatonales tales como bulevares y zonas para cafés y paseos. Frente a la calurosa acogida del habitante de Cara-

cas frente al rescate de áreas peatonales, se desarrolla toda una política de acondicionamiento peatonal de las áreas de influencia de las estaciones y Caracas asiste complacida al rescate de su espacio público, principalmente alrededor de las estaciones.

¿La vialidad es un hecho inamovible en nuestras ciudades? Esta pregunta que puede suscitar una airada respuesta en los medios que aún controlan el tipo de ciudad que seguimos construyendo, tiene que ser minuciosamente analizada. La revisión de los paradigmas que rigieron la construcción de la ciudad venezolana de este siglo tiene que comenzar por redefinir el modelo de ciudad que queremos y tal como se realizó en los cuarenta, proponer el nuevo concepto de ciudad. Esta revisión debe comenzar, y en realidad ha comenzado ya, por cuestionar la validez del antiguo modelo. Sólo en esta dirección pueden entenderse ciertas propuestas de reinterpretar el rol de la autopista urbana para intervenirlas, eliminarlas o transformarlas. Sin embargo, esta reinterpretación debe tomar en

cuenta que la ciudad actual venezolana es principalmente producto del enfoque modernista.

La autopista y la estructura urbana que produjo, deberá ser analizada con el objeto de encontrar la tipología de intervenciones adecuadas para solucionar los problemas. La autopista urbana deberá ser estudiada con el fin de determinar los diferentes roles que ha asumido: como barrera urbana, como elemento separador, como elemento integrador, como elemento a ser suprimido o transformado, como sistema de circulación complejo, como elemento urbano a ser conservado, etc. Una vez determinado cada caso, diferentes soluciones seguramente aparecerán. ¿Cuál será el papel de la estructura vial existente en relación con el nuevo modelo de ciudad a proponer para el próximo siglo? Todo parece indicar que será diferente al rol propuesto por el modernismo.

#### **4/ MODERNIDAD, ORDENANZAS Y VIALIDAD**

Los ochenta han visto llegar el agotamiento del modelo pro-

puesto por el modernismo. Cada día es más fuerte la crítica a ese movimiento, apareciendo con más claridad sus falencias y errores de apreciación. En los noventa hemos aceptado que nuestro producto urbano no ha alcanzado los niveles de calidad urbana prometidos y que, al contrario, la ciudad ha perdido su anterior armonía, ella se ha convertido, como afirma Ramón López de Lucio (1995), "en una agregación infinita de espacios amorfos cristalizados en la monotonía de los suburbios, que no se distinguen unos de otros, interconectados entre sí por grandes cintas de asfalto que ya ni siquiera cumplen con asegurar una rápida comunicación".

Si aceptamos que la Modernidad se encuentra fuertemente cuestionada, que sus preceptos están siendo revisados, corregidos, reinterpretados e incluso rechazados es imperativo comenzar la revisión detallada y precisa de los paradigmas que han servido en estos cuarenta años para ordenar nuestras ciudades. Entre estos paradigmas hemos presentado dos que por su

importancia tienen que ser objeto de una cuidadosa reevaluación, el de la vitalidad urbana que se autonomiza de la trama urbana y el de los instrumentos de control del desarrollo urbano que tienen como imagen la ciudad de la Modernidad.

Pensamos que esta tarea de evaluación, revisión y formulación de nuevas propuestas debe partir de lo existente, es decir, que los nuevos modelos que se propongan no deben repetir el mecanismo de la eliminación y sustitución de lo anterior por nuevos modelos ideales sino por la valoración de la ciudad que tenemos y que hemos desarrollado fuertemente en este siglo. Es importante insistir en reconocer que la ciudad es un producto donde la acumulación de distintas etapas debe ser vista como la base de su riqueza.

Si queremos interrogarnos sobre la ciudad del próximo milenio tenemos que saber que proponer la intervención del antiguo modelo modernista para hacerlo desaparecer en aras de cumplir con un nuevo o viejo paradigma que nos per-

mitirá alcanzar la utopía urbana, no es sino repetir el procedimiento que Venezuela intentó en gran parte de este siglo: oponer a lo antiguo lo nuevo como único valor positivo. Por lo tanto, parece necesaria la búsqueda de un enfoque más sutil, más detallado que nos permita reconocer los valores de la actual estructura urbana: la tradicional y la moderna y nos permita diseñar el modelo de ciudad para el nuevo siglo.

De lo que se trata, es poner de relieve que si algo debemos haber aprendido en esta época de cambio de paradigmas es el de saber que no existe la receta, que los dogmas tienen encerrados dentro de ellos las leyes de su propia destrucción. La tarea de repensar la ciudad es en estos momentos un imperativo y no sólo una esperanza, como la que quedó en el fondo de la vasija, de los que se dedican a soñar que esta ciudad —la venezolana— tiene posibilidades de calificarse.

#### NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1/ Las principales ideas de este ensayo han sido producidas para dos conferencias presentadas en el Foro: 12 Temas para Repensar la Ciudad: Foro V: "Legislación Urbana o la Caja de Pandora". 25.07.96 y Foro XI: "La Circulación Urbana: Confesiones de una Ciencia Anquilosada". 23.01.97, promovido por el Centro Cultural Consolidado de Caracas en 1996-1997 y posteriormente publicados como artículos en el periódico *Economía Hoy* bajo los títulos: "Caracas: desarrollo urbano, tejido y vitalidad", enero 1997 y "Caracas, espejo del instrumento ordenador", julio 1997.

2/ Antoine Compagnon. 1991. *Las cinco paradojas de la Modernidad*. Caracas: Monte Avila Editores.

3/ Nos referimos en este punto a la discusión sobre la relación que debe existir entre diferentes niveles de planificación, apoyando la relación entre el nivel general necesario para los planes urbanos a grandes escalas y las aproximaciones que parten de lo local y morfológico. Esta discusión ha sido propuesta por Vittorio Gregotti (1996), en su artículo "Proyecto urbano y planificación: un diálogo necesario". *Urbana*, 18 y posteriormente continuada por Marta Vallmitjana en su artículo "Plan de Desarrollo Urbano Local y planes parroquiales de ordenamiento urbano, un diálogo necesario", publicados por la revista *Urbana*, 19, del Instituto de Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, y el Instituto de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura de la Universidad del Zulia.

4/ Josep María Montaner. 1997. *La modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili.

5/ Ramón López de Lucio y Agustín Hernández-Aja. 1995. "Los nuevos ensanches de Madrid". Ayuntamiento de Madrid.

6/ En lo que concierne a la historia de la planificación en Venezuela, hacemos referencia a los trabajos de Marco Negrón. "Situación y perspectivas de las políticas territoriales y urbanas en Venezuela: un diagnóstico de los últimos veinte años (1976-1996) y Plan de acción". Borrador del Informe Nacional para Hábitat II: aspecto urbano. Caracas, 1995 y a la ponencia del autor: "Región y calidad urbana en Venezuela". *VII Congreso Iberoamericano de Urbanismo*. Pamplona, 1996.

7/ Este aspecto ha sido ya tratado por el autor en "Cascos urbanos: espacio de reflexión". En *Urbana*, 14-15. Caracas, Instituto de Urbanismo, 1994. En ese artículo se presenta la categorización de tipologías de tejidos urbanos de las ciudades venezolanas, desarrollando en detalle la tipología de los cascos tradicionales.